



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ
28 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1983

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
189

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 502

Συμμόρφωση της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 74/408/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 22ας Ιουλίου 1974, «περί προσαρμόσεως των νομοθεσιών των Κρατών - μελών, των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καδυσμάτων και της αγκυρώσεώς τους)».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις: α) του άρθρου 2 του Ν. 945/1979 «περί κωδίκου της Συνθήκης Προσαρτήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας ως και της συμφωνίας περί προσαρτήσεως της Ελλάδος εις την Ευρωπαϊκήν Κοινότητα Άνθρακος και Χαλυβός» (ΦΕΚ 170/Α'/1979) σε συνδυασμό με την παράγραφο 1 του άρθρου 4 του ν. 1338/1983 «εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου» (ΦΕΚ 34/Α'/83) και β) του άρθρου 3 του Ν. 1104/1980 «περί εκπροσωπήσεως της Ελλάδος στις Ευρωπαϊκές Κοινότητες, ιδρύσεως Διπλωματικών και Προξενικών Αρχών και ρυθμίσεως άλλων συναφών οργανωτικών θεμάτων» (ΦΕΚ 298/Α'/29.12.80) σε συνδυασμό με την παρ. 1 του άρθρου 3 του Π.Δ. 574/82 «ανακατανομή των αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (ΦΕΚ 104/Α'/30.8.82).

2. Την 781/1983 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Συγκοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1.

Το διάταγμα αυτό έχει σκοπό τη συμμόρφωση της νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 74/408/ΕΟΚ οδηγίας, του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 22ας Ιουλίου 1974 «περί προσαρμόσεως των νομοθεσιών των Κρατών - μελών των αναφερομένων στην εσωτερική διαρρύθμιση των οχημάτων με κινητήρα (αντοχή των καδυσμάτων και της αγκυρώσεώς τους)», που δημοσιεύθηκε στην ελληνική γλώσσα στην επίσημη εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ειδική έκδοση της 31 Δεκεμβρίου 1980, Κιτήρια 13. Βιομηχανική πολιτική, τόμος 003, σελίδα 3).

Άρθρο 2.

1. Οι διατάξεις του διατάγματος αυτού εφαρμόζονται για τα οχήματα με κινητήρα, που προορίζονται να κυκλοφορούν επί των οδών, με ή χωρίς αμάξωμα, έχουν τέσσερις τουλάχιστον τροχούς και μεγίστη, από κατασκευής, ταχύτητα που υπερβαίνει τα είκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα την ώρα.

2. Δεν υπάρχουν στις διατάξεις του διατάγματος αυτού τα οχήματα, τα οποία κινούνται σε σιδηροτροχιές, οι μηχανές και οι γεωργικοί ή βιομηχανικοί ελκυστήρες, καθώς και τα μηχανήματα δημοσίων έργων.

3. Οι διατάξεις του παρόντος δεν αφορούν σε καδίσματα με ενσωματωμένες σ' αυτά μηχανισμούς ζωών ασφαλείας, σε δομημένα πιστοποιημένα καδίσματα καθώς και σε καδίσματα, που έχουν μέγιστο προς τις πλευρές ή προς τα όπισθεν του οχήματος.

Άρθρο 3.

1. Από την έναρξη ισχύος του παρόντος δεν επιτρέπεται η άρνηση χορηγήσεως ετησίσεως κυκλοφορίας στην Ελλάδα, κατ' τις διατάξεις του άρθρου 84 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 614/77) ή ετησίσεως ΕΟΚ οχημάτων με κινητήρα ως και η άρνηση ή απαγόρευση της πώλησεως, της καταχωρήσεως στα μητρώα, η έναρξη κυκλοφορίας ή η χρήση οχημάτων, σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 86 και 87 του ίδιου Κώδικα που υπάγονται στις διατάξεις του παρόντος, σύμφωνα προς τα οριζόμενα στο άρθρο 2 για λόγους αναφερομένους στην αντοχή των καδυσμάτων τους (με εξαίρεση αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 2) καθώς και στην αγκύρωση αυτών, εφόσον πληρούνται όλοι οι όροι των παραρτημάτων Ι και ΙΙ για οχήματα κατηγορίας Μ1 και του παραρτήματος ΙΙΙ του διατάγματος αυτού για οχήματα κατηγορίας Μ2, Μ3, Ν1, Ν2 και Ν3. Οι κατηγορίες των οχημάτων ορίζονται στο παράρτημα του προεδρικού διατάγματος υπ' αριθμ. 431/1983 (ΦΕΚ 160/Α/1983) «προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της 70/156/ΕΟΚ οδηγίας του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 6 Φεβρουαρίου 1970, «περί προσαρμόσεως των νομοθεσιών των Κρατών - μελών, που αφορούν στην έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους», όπως τροποποιήθηκε με τις 78/315/ΕΟΚ της 21 Δεκεμβρίου 1977, 78/547/ΕΟΚ της 12 Ιουνίου 1978 και 80/1267/ΕΟΚ, της 16 Δεκεμβρίου 1980, οδηγίες του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων», που εξεβόδη και' εφαρμογή της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ.

2. Προσαρτώνται στο διάταγμα αυτό, σαν αναπόσπαστα μέρη αυτού, τα παραρτήματα, της οδηγίας 74/408/ΕΟΚ του Συμβουλίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, που τα κείμενά τους στην Ελληνική γλώσσα έχουν όπως παρακάτω:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι⁽¹⁾

ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ, ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ, ΔΟΚΙΜΕΣ, ΕΛΕΓΧΟΙ, ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ
 - 1.1. Οι προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος έχουν εφαρμογή μόνο στα όχημα της κατηγορίας Μ1.
2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Κατά την έννοια της παρούσης οδηγίας νοείται:

 - (2.1.)
 - 2.2. 'Ως «τύπος οχήματος δσον αφορά την άντοχή των καθισμάτων και της άγκυρώσεώς τους», τα όχημα με κινητήρα που δεν παρουσιάζουν μεταξύ τους ουσιώδεις διαφορές. Οι διαφορές αυτές δύνανται να άφορουν κυρίως τα ακόλουθα σημεία:
 - 2.2.1. τίς δομές, σχήματα, διαστάσεις και όλικό των καθισμάτων
 - 2.2.2. τόν τύπο και τίς διαστάσεις των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσσεως του έρεισινώτου
 - 2.2.3. τόν τύπο και τίς διαστάσεις της άγκυρώσεως του καθίσματος και των ενδιαφερόντων τμημάτων της δομής του οχήματος.
 - 2.3. 'Ως «άγκυρωση», τό σύστημα στερεώσεως του συνόλου του καθίσματος στη δομή του οχήματος περιλαμβανομένων των ενδιαφερόντων τμημάτων της δομής του οχήματος.
 - 2.4. 'Ως «σύστημα ρυθμίσεως», ό μηχανισμός που έπιτρέπει τή ρύθμιση του καθίσματος ή των τμημάτων του για μία καθήμενη στάση επιβάτου προσαρμοσμένη στη μορφολογία του. Αύτός ό μηχανισμός ρυθμίσεως δύναται να έπιτρέπει ιδίως:
 - 2.4.1. μία διαμήκη μετατόπιση
 - 2.4.2. μία μετατόπιση καθ' ύψος
 - 2.4.3. μία γωνιακή μετατόπιση.
 - 2.5. 'Ως «σύστημα μετατοπίσεως», ένας μηχανισμός που έπιτρέπει γωνιακή ή διαμήκη μετατόπιση, χωρίς σταθερή ενδιάμεση θέση του καθίσματος ή ενός των τμημάτων του, για να διευκολύνει τήν πρόσβαση των επιβατών.
 - 2.6. 'Ως «σύστημα ασφαλίσσεως», ένας μηχανισμός που εξασφαλίζει τή σταθεροποίηση σε θέση χρήσεως του καθίσματος και των τμημάτων του.
 - 2.7. 'Ως «πτυσσόμενο κάθισμα», ένα κάθισμα του οποίου όχι μόνο τό έρεισινώτο δύναται να αναδιπλωθαι προς τά εμπρός, επάνω στο όριζόντιο τμήμα του καθίσματος, αλλά και τό όριζόντιο τμήμα του καθίσματος αυτού δύναται να περιστραφεί προς τά εμπρός σε σχέση με τό πάτωμα.
3. ΑΙΤΗΣΗ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ
 - 3.1. 'Η αίτηση έγκρίσεως ΕΟΚ ενός τύπου οχήματος δσον άφορα τήν άντοχή των καθισμάτων και της άγκυρώσεώς τους υποβάλλεται από τόν κατασκευαστή ή τόν έντολοδόχο του.
 - 3.2. Συνοδεύεται από τά άναφερόμενα κατωτέρω στοιχεία εις τριπλούν και με τίς ακόλουθες ένδείξεις:
 - 3.2.1. λεπτομερή περιγραφή του τύπου οχήματος δσον άφορα τήν κατασκευή των καθισμάτων, της άγκυρώσεώς τους και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσσεως τους
 - 3.2.2. σχέδια των καθισμάτων, της άγκυρώσεώς τους στο όχημα και των συστημάτων ρυθμίσεως και ασφαλίσσεώς τους, υπό κατάλληλη κλίμακα και άρκετά λεπτομερή.

(¹) Τό κείμενο του παρόντος παραρτήματος είναι ανάλογο στα βασικά του σημεία με εκείνο του κανονισμού άριθ. 17 της Οικονομικής Έπιτροπής του ΟΗΕ για τήν Εύρώπη. Ειδικότερα οι υποδιαφύσεις σε σημεία είναι οι ίδιες. Γι' αυτό, άν ένα σημείο του κανονισμού άριθ. 17 δεν έχει αντίστοιχο σημείο στην παρούσα οδηγία, ό άριθμός του παρατίθεται έντός παρενθέσεων για ύπενθύμιση.

- 3.3. Πρέπει να προσκομισθούν στην τεχνική υπηρεσία την επιφορτισμένη με τις δοκιμές εγκρίσεως:
- 3.3.1. Ένα αντιπροσωπευτικό όχημα του τύπου οχήματος προς έγκριση
- 3.3.2. Ένα συμπληρωματικό σύνολο καθίσματων του οχήματος με την άγκυρωσή τους.

4. ΕΓΚΡΙΣΗ ΕΟΚ

(4.1.)

(4.2.)

- 4.3. Έπισυνάπτεται στο δελτίο εγκρίσεως ΕΟΚ ένα δελτίο σύμφωνα με το υπόδειγμα που εμφανίζεται στο παράρτημα IV.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

- 5.1. Κάθε σύστημα ρυθμίσεως και μετατοπίσεως, αν υπάρχει, πρέπει να περιλαμβάνει ένα σύστημα ασφαλίσεως το οποίο πρέπει να είναι αυτόματου λειτουργίας.
- 5.2. Το όργανο χειρισμού για την απασφάλιση του μηχανισμού που αναφέρεται στο σημείο 2.5 πρέπει να βρίσκεται στην εξωτερική πλευρά του καθίσματος κοντά στη θύρα. Πρέπει να είναι εύπρόσιτο ακόμα και για τον επιβάτη του καθίσματος που εύρεται ακριβώς πίσω από το εν λόγω κάθισμα.

6. ΔΟΚΙΜΕΣ

6.1. Δοκιμή άντοχής του έρεισινώτου και των συστημάτων ασφαλίσεως

- 6.1.1. Για τη δοκιμή αυτή, το έρεισινώτο, αν είναι ρυθμιζόμενο, ασφαρίζεται σε μία θέση που αντιστοιχεί σε κλίση προς τα όπισω, ως προς την κατακόρυφο της γραμμής αναφοράς του κορμού του ανδρικού που αναφέρεται στο σημείο 3 του παραρτήματος II, την πλησιέστερη των 25°, εκτός αν υπάρχει αντίθετη ένδειξη του κατασκευαστού.
- 6.1.2. Μία δύναμη με διαμήκη διεύθυνση, κατευθυνόμενη προς τα όπισω, η οποία παράγει ροπή 53 mdaN ως προς το σημείο H, εφαρμόζεται στο ανώτερο τμήμα της δομής του έρεισινώτου, διά μέσου ενός στοιχείου που αναπαριστά την πλάτη του ανδρικού που αναφέρεται στο σημείο 3 του παραρτήματος II.

6.2. Δοκιμή άντοχής της άγκυρώσεως του καθίσματος και των συστημάτων ασφαλίσεως όσον αφορά την εγκαθίστη

- 6.2.1. Τα συστήματα αυτά πρέπει να ανθίστανται, σε όλες τις στάσεις καθίσματος, στις δυνάμεις που προδιαγράφονται στο σημείο 6.2.2. Πάντως ο όρος αυτός δύναται να θεωρηθεί ότι πληροίται αν η δοκιμή που έγινε στις θέσεις που προσδιορίζει το σημείο 6.2.5 και ένδεχομένως το σημείο 6.2.6 είναι ικανοποιητική.
- 6.2.2. Μία διαμήκης και οριζόντια δύναμη διερχόμενη από το κέντρο βάρους του πλήρους καθίσματος και ίση με 20 φορές το βάρος του πλήρους καθίσματος εφαρμόζεται στη δομή του καθίσματος. Διενεργούνται, στο ίδιο κάθισμα, δύο δοκιμές: μία φορά η δύναμη κατευθύνεται προς τα εμπρός και μία φορά προς τα όπισω. Αν το κάθισμα αποτελείται από κεχωρισμένα τμήματα, το καθένα στερεωμένο στη δομή, οι δοκιμές εκτελούνται για το κάθε τμήμα κάτω από τις συνθήκες που προσδιορίζονται κατωτέρω. Αν το κάθισμα αποτελείται από στοιχεία που είναι εν μέρει στερεωμένα στη δομή του οχήματος και που συγκρατούνται μεταξύ τους διά μέσου ορισμένων τμημάτων τους, οι δοκιμές εκτελούνται συγχρόνως με την εφαρμογή, στο κέντρο βάρους κάθε τμήματος, των αντίστοιχων δυνάμεων σε κάθε στοιχείο, θεωρούμενο μεμονωμένως.
- 6.2.3. Για τη δοκιμή που προβλέπεται στο σημείο 6.2.1, επιτρέπεται ένισχυση της συνδέσεως του έρεισινώτου στο οριζόντιο τμήμα του καθίσματος, με τον όρο τα τεμάχια ένισχύσεως να είναι στερεωμένα στη δομή του καθίσματος, στη στάθμη του σημείου εφαρμογής της δυνάμεως και στο πιο προωθημένο σημείο της δομής του οριζοντίου τμήματος του καθίσματος.

- 6.2.4. Οί δροι που προσδιορίζονται στο σημείο 6.2.2 δύνανται να θεωρηθούν ότι πληρούνται αν δύο δυνάμεις, ή καθεμία ίση με το μισό της προδιαγραφείσας δύναμews, εφαρμοσθούν στα πλάγια στοιχεία μντιστάσεως της δομής του καθίσματος, στη στάθμη του κέντρου βάρους.
- 6.2.5. Τό κάθισμα πρέπει να δοκιμασθεί:
- 6.2.5.1. στην πλέον προωθημένη θέση καθήμενου επιβάτου, και ενώ τό οριζόντιο τμήμα του καθίσματος ευρίσκεται στην ύψηλότερη θέση προς τά εμπρός, όταν ή δύναμη εφαρμόζεται προς τά εμπρός·
- 6.2.5.2. στην πλέον οπισθοχωρημένη θέση καθήμενου επιβάτου, ενώ τό οριζόντιο τμήμα του καθίσματος ευρίσκεται στη χαμηλότερη θέση προς τά όπισω, όταν ή δύναμη εφαρμόζεται προς τά όπισω.
- 6.2.6. Στίς ειδικές περιπτώσεις που από τη διάταξη των συστημάτων ασφαλίσεως θά γινόταν φανερό ότι, σε κάποια θέση διαφορετική από αυτή που αναφέρεται στα σημεία 6.2.5.1 και 6.2.5.2, μία κατανομή των δυνάμεων στα συστήματα ασφαλίσεως και στην άγκύρωση του καθίσματος θά ήταν μειονεκτικότερη από τίς κατανομές που αναφέρονται σ' αυτά τά σημεία, οι δοκιμές επαναλαμβάνονται γι' αυτή τη θέση του καθίσματος.
- 6.3. Δοκιμές άντοχής των συστημάτων ασφαλίσεως στα φαινόμενα άδραλείας
- 6.3.1. Όταν εφαρμοσθεί στο σύνολο του καθίσματος μία διαμήκης και όριζόντια επιτάχυνση τιμής 20 g, προς τά εμπρός και προς τά όπισω, δέν πρέπει να διαπιστωθεί άποσφάλιση των συστημάτων ασφαλίσεως.
- 6.3.2. Ένας ύπολογισμός των φαινομένων άδραλείας σε όλα τά στοιχεία των συστημάτων ασφαλίσεως είναι άποδεκτός, σε άντικατάσταση της δυναμικής δοκιμής που προβλέπεται στο σημείο 6.3.1. Για τόν ύπολογισμό αυτόν δέν λαμβάνονται ύπόψη οι δυνάμεις τριβής.
- 6.4. Ίσοδύναμες μέθοδοι δοκιμής γίνονται δεκτές, υπό τόν όρο ότι τά άποτελέσματα τά όποια αναφέρονται στα σημεία 6.1, 6.2 και 6.3 είναι δυνατόν να λαμβάνονται είτε έξ ολοκλήρου με τη βοήθεια της δοκιμής άντικαταστάσεως είτε κατόπιν ύπολογισμού σύμφωνα με τά άποτελέσματα της δοκιμής άντικαταστάσεως. Αν χρησιμοποιείται άλλη μέθοδος από αυτή που περιγράφεται στα σημεία 6.1, 6.2 και 6.3, ή ίσοδυναμία της πρέπει να άποδειχθεί.
7. ΕΛΕΓΧΟΙ
- 7.1. Καμία βλάβη δέν πρέπει να διαπιστωθεί τόσο στη δομή όσο και στα συστήματα άγκυρώσεως, ρυθμίσεως και μετατοπίσεως καθώς και στην ασφάλισή τους κατά τίς δοκιμές που προβλέπονται στα σημεία 6.1 και 6.2. Πάντως δέν απαιτείται να ευρίσκονται σε κατάσταση λειτουργίας τά συστήματα ρυθμίσεως, μετατοπίσεως και ασφαλίσεως μετά από τίς δοκιμές αυτές. Πάντως τό σύστημα μετατοπίσεως τό όποιο αναφέρεται στο σημείο 2.5 πρέπει να δύναται να άπασφαλισθεί μετά τη δοκιμή.
- (8.)
9. ΠΙΣΤΟΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
- (9.1.)
- 9.2. Για να εξακριβωθεί ή πιστότης προς τόν έγκεκριμένο τύπο, διενεργείται έπαρκής αριθμός έλέγχων διά δειγματοληψίας στα όχήματα σειράς.
- 9.3. Κατά κανόνα, οι εξακριβώσεις αυτές περιορίζονται σε μετρήσεις διαστάσεων. Πάντως, αν κριθεί αναγκαίο, τά όχήματα ή τά καθίσματα ύποβάλλονται στίς δοκιμές τίς σχετικές με τίς προδιαγραφές του σημείου 6.
- (10.)
- (11.)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ Η ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΗΣ ΣΧΕΣΕΩΣ ΤΟΥΣ ΜΕ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ R ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗ ΓΩΝΙΑ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ**0. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ**

Οι προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος έχουν εφαρμογή μόνο στα όχημα της κατηγορίας M₁.

1. ΟΡΙΣΜΟΙ

- 1.1. Σημείο Η: βλέπε σημείο 1.1 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 1.2. Σημείο R: βλέπε σημείο 1.2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.
- 1.3. Ός «γωνία κλίσεως του έρεισινώτου» νοείται η κλίση του έρεισινώτου σε σχέση με την κατακόρυφο.
- 1.4. Ός «πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου» νοείται η γωνία που σχηματίζεται από την κατακόρυφο που διέρχεται από το σημείο Η και τη γραμμή αναφοράς του κορμού του ανθρώπινου σώματος που αναπαριστάται από το ανδρικό στήθος στο οποίο αναφέρεται το σημείο 3.
- 1.5. Ός «προβλεπόμενη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου» νοείται η γωνία που υποδεικνύεται από τον κατασκευαστή, ή οποία:
 - 1.5.1. προσδιορίζει τη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου για τη θέση οδήγησης ή συνήθους χρήσεως, την πλέον χαμηλή και την πλέον οπίσθια που δίνεται σε κάθε κάθισμα από τον κατασκευαστή του οχήματος·
 - 1.5.2. σχηματίζεται στο σημείο R από την κατακόρυφο και τη γραμμή αναφοράς του κορμού·
 - 1.5.3. αντιστοιχεί, θεωρητικά, στην πραγματική γωνία κλίσεως.

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ Η

Βλέπε το σημείο 2 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟΥ

Βλέπε το σημείο 3 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

4. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΔΡΙΚΕΛΟΥ

Βλέπε το σημείο 4 του παραρτήματος IV της οδηγίας 74/60/ΕΟΚ.

5. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

- 5.1. Το ανδρικό στήθος τοποθετείται σύμφωνα με το σημείο 4, ως σημείο Η και ως πραγματική γωνία κλίσεως του θεωρούμενου έρεισινώτου λαμβάνονται το σημείο Η και η γωνία κλίσεως της γραμμής αναφοράς του κορμού του ανδρικού στήθους.
- 5.2. Κάθε συντεταγμένη του σημείου Η και η πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου μετρούνται με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια. Το ίδιο γίνεται και για τις συντεταγμένες των καλώς προσδιορισμένων χαρακτηριστικών σημείων του χώρου επιβατών. Οι προβολές των σημείων αυτών σε ένα κατακόρυφο διάμηκες επίπεδο μεταφέρονται σε ένα σχήμα στο οποίο υποδεικνύεται επίσης η γωνία κλίσεως που μετρήθηκε.

6. ΕΞΑΚΡΙΒΩΣΗ ΤΗΣ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΤΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ R ΚΑΙ Η ΚΑΙ ΤΟΥ ΛΟΓΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΗΣ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗΣ ΓΩΝΙΑΣ ΚΛΙΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΕΙΣΙΝΩΤΟΥ

- 6.1. Τα αποτελέσματα των μετρήσεων που έγιναν σύμφωνα με το σημείο 5.2 για το σημείο Η και την πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου πρέπει να συγκριθούν με τις συντεταγμένες του σημείου R και με την προβλεπόμενη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου που υποδεικνύονται από τον κατασκευαστή του οχήματος.

- 6.2. Η εξακρίβωση της σχετικής θέσεως των δύο σημείων θεωρείται ικανοποιητική για την εν λόγω θέση καθυμένου, αν οι συντεταγμένες του σημείου Η εδρίσκονται μέσα σε ένα διάμηκες ορθογώνιο του οποίου οι οριζόντιες και οι κατακόρυφες πλευρές είναι 30 μμ και 20 μμ αντίστοιχως και του οποίου η τομή των διαγωνίων εδρίσκεται στο σημείο R. Η εξακρίβωση της γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου θεωρείται ικανοποιητική αν η πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου δεν διαφέρει περισσότερο από 3° από την προβλεπόμενη γωνία κλίσεως. Αν αυτοί οι όροι πληροούνται, το σημείο R και η προβλεπόμενη γωνία κλίσεως, χρησιμοποιούνται για τη δοκιμή, και εν ανάγκη το άνδρικό ρυθμίζεται έτσι ώστε το σημείο Η να συμπίπτει με το σημείο R και η πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου να συμπίπτει με την προβλεπόμενη γωνία.
- 6.3. Αν το σημείο Η ή η πραγματική γωνία κλίσεως δεν πληροί τις προδιαγραφές του σημείου 6.2, διενεργούνται άλλοι δύο προσδιορισμοί του σημείου Η ή της γωνίας κλίσεως (τρεις προσδιορισμοί συνολικά).
Αν τα αποτελέσματα των δύο από τους τρεις προσδιορισμούς δεν πληρούν τις προδιαγραφές, το αποτέλεσμα της δοκιμής θεωρείται ικανοποιητικό.
- 6.4. Αν τα αποτελέσματα των δύο από τους τρεις προσδιορισμούς δεν πληρούν τις προδιαγραφές του σημείου 6.2, το αποτέλεσμα της δοκιμής θεωρείται μη ικανοποιητικό.
- 6.5. Στην περίπτωση που αναφέρεται στο σημείο 6.3 και στην περίπτωση όπου ο έλεγχος δεν δύναται να διενεργηθεί διότι ο κατασκευαστής δεν έδωσε πληροφορίες για τη θέση του σημείου R ή την προβλεπόμενη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου, είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί ο μέσος όρος των αποτελεσμάτων των τριών προσδιορισμών και να θεωρηθεί ότι έχει εφαρμογή σε όλες τις περιπτώσεις της παρούσας οδηγίας όπου αναφέρεται το σημείο R ή η προβλεπόμενη γωνία κλίσεως του έρεισινώτου.
- 6.6. Για να εξακριβωθεί σε σχήμα συνήθους παραγωγής ή σχετική θέση των σημείων R και Η και ο λόγος μεταξύ της προβλεπόμενης γωνίας και της πραγματικής γωνίας κλίσεως του έρεισινώτου, το ορθογώνιο που αναφέρεται στο σημείο 6.2 αντικαθίσταται με ένα τετράγωνο πλευράς 50 μμ, και η πραγματική γωνία κλίσεως του έρεισινώτου δεν πρέπει να διαφέρει περισσότερο από 5° από την προβλεπόμενη γωνία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ, ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

- 1.1. Οι προδιαγραφές του παρόντος παραρτήματος έχουν εφαρμογή στα όχημα των κατηγοριών M₂, M₃, N₁, N₂ ή N₃.

2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΕΙΣ

- 2.1. Τα καθίσματα και οι πάγκοι πρέπει να είναι στερεώς τοποθετημένοι στο όχημα.
- 2.2. Τα καθίσματα και οι πάγκοι που ολισθαίνουν πρέπει να ασφαλίζονται αυτομάτως σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις.
- 2.3. Τα ρυθμιζόμενα έρεισινωτά πρέπει να ασφαλίζονται σε όλες τις προβλεπόμενες θέσεις.
- 2.4. Τα ανακλινόμενα καθίσματα και πάγκοι και τα ανακλινόμενα έρεισινωτά τους πρέπει να ασφαλίζονται αυτομάτως στην κανονική θέση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

Ένδειξη της
διοικήσεωςΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΕΓΚΡΙΣΕΩΣ ΕΟΚ ΕΝΟΣ ΤΥΠΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΟΣΟΝ
ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΑΝΤΟΧΗ ΤΩΝ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΓΚΥΡΩΣΕΩΣ ΤΟΥΣ(Άρθρο 4 παράγραφος 2 και άρθρο 10 της οδηγίας του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970
περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των Κρατών μελών των αναφερομένων στην έγκριση των
οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους)

- Αριθ. έγκρίσεως.....
1. Βιομηχανικό ή εμπορικό σήμα του οχήματος με κινητήρα
 2. Τύπος του οχήματος.....
 3. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση του κατασκευαστού
 4. Όνοματεπώνυμο και διεύθυνση τυχόν εντολοδόχου του κατασκευαστού
 5. Περιγραφή των καθισμάτων.....
 6. Περιγραφή των συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως και ασφαλίσεως είτε του καθίσματος
είτε των τμημάτων του
 7. Περιγραφή της άγκυρώσεως του καθίσματος
 8. Το όχημα υπεβλήθη για έγκριση την
 9. Τεχνική υπηρεσία επιφορτισμένη με τις δοκιμές έγκρισε:
 10. Ημερομηνία του πρακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή
 11. Αριθμός του πρακτικού που χορηγήθηκε από την υπηρεσία αυτή.....
 12. Η έγκριση όσον αφορά την αντοχή των καθισμάτων και της άγκυρώσεώς τους χορηγήθηκε/
άπερρίφθη (1)
 13. Τόπος.....
 14. Ημερομηνία.....
 15. Υπογραφή
 16. Επισυνάπτονται τα ακόλουθα στοιχεία που φέρουν τον υποδεικνύμενο ανωτέρω αριθμό
έγκρισεως:
..... σχέδια, σχήματα και διαγράμματα των καθισμάτων και της άγκυρώσεώς τους στο
όχημα, των συστημάτων ρυθμίσεως, μετατοπίσεως των καθισμάτων και των τμημάτων τους
και των ασφαλίσεών τους,
..... φωτογραφίες των καθισμάτων και της άγκυρώσεώς τους, των συστημάτων ρυθμίσεως,
μετατοπίσεως των καθισμάτων και των τμημάτων τους και των ασφαλίσεών τους.

(1) Διαγράφεται την περιττή ένδειξη.

Άρθρο 4

Η αρμοδία υπηρεσία του Υπουργείου Συγκοινωνιών που χορηγεί την έγκριση μεριμνά ώστε να ενημερώνεται περί της τυχόν μεταβολής οποιουδήποτε από τα χαρακτηριστικά και τα στοιχεία που διαλαμβάνονται στο τμήμα 2.2 του παραρτήματος 1 του διατάγματος αυτού.

Η ανωτέρω υπηρεσία εκτιμά αν πρέπει να προβεί επί του τροποποιημένου τύπου οχήματος σε νέες δοκιμές συνόδευόμενες από ένα νέο πρακτικό. Αν προκύπτει από τις δοκιμές ότι οι προδιαγραφές των παραρτημάτων του παρόντος δεν ετηρήθησαν, η τροποποίηση δεν επιτρέπεται.

Άρθρο 5

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Συγκοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα

14

Δεκεμβρίου

1983

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΑΡΣΕΝΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΚΡΙΤΙΔΗΣ